Deutscher Bundestag **Drucksache 17/4501**

17. Wahlperiode 21. 01. 2011

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Michael Groß, Gustav Herzog, Sabine Bätzing-Lichtenthäler, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD – Drucksache 17/4263 –

Sachstand wichtiger Verkehrsprojekte für das Bundesland Rheinland-Pfalz

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 hat eine Laufzeit bis 2015. Jüngst wurden die Bedarfspläne Straße und Schiene vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wie gesetzlich vorgeschrieben überprüft. Die Prognosen zeigen ein deutliches Wachstum nicht nur im Personenverkehr, sondern gerade im Bereich des Güterverkehrs. Gleichzeitig ist die Finanzierung der Projekte im Vordringlichen Bedarf nicht gesichert und die Sparmaßnahmen der Bundesregierung werden dazu führen, dass die Bundesregierung Projekte verschieben muss und zu befürchten ist, dass in den kommenden Jahren kein einziges Schienen-, Wasser- oder Straßenneubauprojekt neu begonnen werden kann. In der Zukunft eines zusammenwachsenden Europas spielen moderne, funktionierende Verkehrs- und Güterwege jedoch eine zentrale Rolle.

Insbesondere Rheinland-Pfalz nimmt in Bezug auf seine geographische Lage im Herzen Europas eine wichtige Rolle ein. Sowohl auf der Nord-Süd-Achse als auch in Ost-West-Richtung erfolgen erhebliche Transitverkehre, die die derzeitige Verkehrsinfrastruktur auslasten bzw. bereits jetzt schon überstrapazieren. Investitionen in die Ertüchtigung der Güterverkehrstrassen und in Anlagen des Kombinierten Verkehrs zur Verlagerung der Güter auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger Binnenschiff und Schiene sind daher dringend erforderlich. Flankierend hierzu sind verstärkte Investitionen in die effektive Entlastung der Anwohner durch vorsorgende Verkehrslärmschutzmaßnahmen entlang von Hauptverkehrswegen unumgänglich. Nur ein zügiges Handeln wird den Anforderungen gerecht, die zukünftige Verkehrsentwicklungen an die Infrastruktur stellen werden.

Allgemein

1. Welche konkreten Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenneubauvorhaben des Bundes werden 2011 in Rheinland-Pfalz neu begonnen?

Bundesschienenwege: Bis auf die Bedarfsplanmaßnahme Igel–Igel-West sind sämtliche Bedarfsplanvorhaben Schiene begonnen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 19. Januar 2011 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Bundesfernstraßen: Die Bedarfsplanmaßnahmen B 51, Ortsumgehung Konz–Könen und B 327, Ortsumgehung Kastellaun können in 2011 begonnen werden.

Bundeswasserstraßen: Sofern im Rahmen der Bewirtschaftung die erforderlichen Haushaltsmittel zur Verfügung gestellt werden können, kann in 2011 mit dem Bau der zweiten Schleusenkammer an der Schleuse Trier begonnen werden.

2. Wie hoch sind die finanziellen Mittel, die dem Land Rheinland-Pfalz jeweils für die Realisierung der Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenbauprojekte im Vordringlichen Bedarf durch den Bund zur Verfügung stehen?

3. Welche finanziellen Mittel sind für Rheinland-Pfalz in der Finanzplanung des Bundes pro Jahr bis 2014 jeweils für Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenbauprojekte vorgesehen?

4. Welche dieser in den Fragen 2 und 3 benannten Finanzmittel sind jeweils für den Erhalt der Bundesfernstraßen, der Bundesschienenwege und der Bundeswasserstraßen in Rheinland-Pfalz in die Haushalts- und Finanzplanung des Bundes eingestellt?

Die Fragen 2, 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bundesschienenwege: Im Bereich der Schienenwegeinvestitionen erfolgt keine länderbezogene Aufschlüsselung der Zuwendungen des Bundes. Diese werden im Falle der Ersatzinvestitionen im Bestandsnetz auf der Grundlage der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung gesamtnetzbezogen bzw. bei den Neu- und Ausbauvorhaben des Bedarfsplans streckenbezogen ohne Berücksichtigung von Landesgrenzen gewährt.

Bundesfernstraßen: Nach dem vom Deutschen Bundestag verabschiedeten Bundeshaushalt 2011 und der geltenden Finanzplanung bis 2014 sind zur Finanzierung der Bundesfernstraßen-Bedarfsplanmaßnahmen (ohne Refinanzierung der privat vorfinanzierten Maßnahmen) und zur Erhaltung des Bundesfernstraßennetzes in Rheinland-Pfalz nachstehende Mittel vorgesehen:

	2011	2012	2013	2014
Bedarfsplanmaßnahmen	84	85	58	61
Erhaltungsmaßnahmen	187	167	158	140

Bundeswasserstraßen: Nach dem vom Deutschen Bundestag verabschiedeten Bundeshaushalt 2011 und der geltenden Finanzplanung bis 2014 stehen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) für Infrastrukturprojekte des Vordringlichen Bedarfs im Land Rheinland-Pfalz 18,5 Mio. Euro pro Jahr zur Verfügung. Die Mittel für den Erhalt der Bundeswasserstraßen in Rheinland-Pfalz werden nach Maßgabe erkennbarer Notwendigkeiten im Rahmen der bei Kapitel 12 03 Titel 780 11 – Erhaltung der verkehrlichen Infrastruktur – (Ansatz 2011: 120 Mio. Euro) verfügbaren Ausgaben bereitgestellt.

5. Welche Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenbauprojekte des BVWP 2003 des Landes Rheinland-Pfalz im Vordringlichen Bedarf wurden bisher komplett abgeschlossen?

Bundesschienenwege: In Rheinland-Pfalz sind für die Bedarfsplanvorhaben Schiene Teilinbetriebnahmen erfolgt. Auf den Verkehrsinvestitionsbericht (Bundestagsdrucksache 17/444) bzw. die „Berichte zum Ausbau der Schienenwege“ (bis einschließlich 2006) wird verwiesen. Der Abschluss der restlichen Bedarfsplanmaßnahmen erfolgt sukzessive.

Bundesfernstraßen: Gemäß § 7 des Fernstraßenausbaugesetzes berichtet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Bundesfernstraßenbaus. Dem Verkehrsinvestitionsbericht (Bundestagsdrucksache 17/444) bzw. den „Straßenbauberichten" (bis einschließlich 2006) können die Bauleistungen des Bundes graphisch und tabellarisch entnommen werden.

Bundeswasserstraßen: Die zweite Schleusenkammer in Zeltingen wurde komplett abgeschlossen.

6. Welche Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenbauprojekte des BVWP 2003 des Landes Rheinland-Pfalz im Vordringlichen Bedarf haben ein abgeschlossenes Planungsverfahren mit Baurecht, stehen aber noch vor der baulichen Umsetzung?

   Wann ist mit Beginn der Bauphase und der abschließenden Realisierung dieser Projekte zu rechnen?

Bundesschienenwege: Bei dem Bedarfsplanvorhaben Ausbau Saarbrücken–Ludwigshafen (POS Nord), zweite Baustufe, wurden folgende Teilmaßnahmen noch nicht begonnen:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
4.4	Str. 3280 km 30,4 (ö Landstuhl)–34,7 (w Einsiedlerhof)	abgeschlossen	15. 06. 2005	05. 2005	vsl. 2011	vsl. 2013
4.5	Str. 3280 km 34,7 (w Einsiedlerhof)–41,3 (Kaiserslautern)	abgeschlossen		05. 2005	vsl. 2013	vsl. 2015
5.6 Teil 2	Str. 3250 km 28,6 (ö Limbach)–Str. 3280 km 13,6 (Bruchhof)	abgeschlossen		05. 2005	vsl. 2011	vsl. 2012

Bundesfernstraßen: Folgende Vorhaben des Landes Rheinland-Pfalz im Vordringlichen Bedarf des BVWP 2003 besitzen Baurecht und stehen noch vor der baulichen Umsetzung:

– B 10, Wallmersbach–Hinterweidenthal, 2. Bauabschnitt,
– B 38, Ortsumgehung Impflingen,
– B 51, Ortsumgehung Konz-Könen,
– B 271, Ortsumgehung Kirchheim,
– B 327, Ortsumgehung Kastellaun,
– B 327, Ortsumgehung Gödenroth,
– B 427, Ortsumgehung Bad Bergzabern.

Finanzierung und Realisierung der einzelnen Maßnahmen stehen unter dem Vorbehalt der jährlich zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel. Hinsichtlich der Realisierung der B 51, Ortsumgehung Konz-Könen sowie der B 327, Ortsumgehung Kastellaun wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

Bundeswasserstraßen: Baurecht liegt für den Bau der zweiten Schleusenkammer an der Schleuse Trier vor.

7. Welche Priorisierungen sieht die Bundesregierung für die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße in Rheinland-Pfalz aufgrund von europäischen Korridoren und Vorrangnetzen vor?

Die Leitlinien für das Transeuropäische Netz sind weder ein Bau- noch ein Finanzierungsplan, sondern ihre Umsetzung erfolgt nach nationaler Priorisierung. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den einzelnen Projekten verwiesen, die überwiegend Bestandteil der Leitlinien sind.

Schienenverkehr

8. Welche Mittel werden für die im Bedarfsplan vorgesehenen Maßnahmen zur Realisierung der Schienenschnellverkehrsverbindung Paris–Ostfrankreich–Südwestdeutschland (POS) zur Verfügung gestellt, und wann rechnet die Bundesregierung mit einer Freigabe der Mittel?

Für den auf das Land Rheinland-Pfalz entfallenden Teil der POS, die Ausbaustrecke (ABS) Ludwigshafen–Saarbrücken (POS Nord), sind gemäß Finanzierungsvereinbarung in der Fassung der aktuellen Anpassungsvereinbarung folgende Bundesmittel eingeplant:

Jahr	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Mio. Euro	37,0	38,2	35,0	48,3	31,9	29,0	8,5

Die Mittel können von den Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen des Bundes (EIU) auf Antrag beim Eisenbahn-Bundesamt abgerufen werden.

9. Wann plant die Bundesregierung die Fertigstellung dieser Maßnahmen?

Die EIU planen eine abschnittsweise Fertigstellung der POS Nord bis zum Jahr 2015.

10. Beabsichtigt die Bundesregierung für diese internationale Verkehrsverbindung Mittel für das Zugsicherungssystem ETCS (European Train Control System) zur Verfügung zu stellen, und mit welchen zusätzlichen Kosten rechnet sie dabei?

Die Ausstattung der POS Nord mit dem interoperablen europäischen Zugleitsystem ETCS ist – entsprechend den geltenden europäischen Richtlinien – Bestandteil der abgeschlossenen Finanzierungsvereinbarung.

11. Setzt sich die Bundesregierung dafür ein, dass durch eine zeitnahe Fertigstellung der Bedarfsplanmaßnahmen und durch die gemäß der Erklärung von Baudrecourt noch zu planenden Ergänzungsmaßnahmen Nachteile dieser Strecke gegenüber dem Südast der POS-Strecke über Straßburg vermieden werden?

Die Bundesregierung sieht keine Benachteiligung des Nordastes gegenüber dem Südast und umgekehrt. Der Ausbau der POS Nord erfolgt entsprechend dem Bedarfsplan. Darüber hinausgehende Ergänzungsmaßnahmen sind nicht geplant.

12. Welche Mittel wird die Bundesregierung für die Fertigstellung des Überwerfungsbauwerkes im Nordkopf des Bahnhofes Mainz zur Verfügung stellen, und wann rechnet sie mit der Freigabe und dem Baubeginn dieser Maßnahme?

Der Anteil der Bundesfinanzierung beträgt ca. 38 Mio. Euro. Die Finanzierungsvereinbarung wurde am 8. Juni 2010 geschlossen, der Baubeginn ist erfolgt.

13. Wann rechnet die Bundesregierung mit der Fertigstellung der Maßnahme?

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) plant, den Mainzer Nordkopf 2015 in Betrieb zu nehmen.

14. Die Überprüfung des Bedarfsplans Schiene sieht für den Planfall 19 (Ausbaustrecke Luxembourg–Trier–Koblenz–Mainz) den so genannten optimierten Planfall 19a vor: Welche konkreten Maßnahmen verfolgt die Bundesregierung zur Realisierung dieses Projektes?

Der optimierte Planfall 19a umfasst den zweigleisigen Ausbau des Streckenabschnitts Igel–Igel-West. Der Bund strebt an, hierzu eine Vereinbarung mit der DB AG abzuschließen. Das Großherzogtum Luxemburg und Rheinland-Pfalz sollen hierbei vertraglich eingebunden werden.

15. Welche Mittel wird die Bundesregierung gemäß des überprüften Bedarfsplans Schiene zur Realisierung des zweigleisigen Abschnittes zwischen Igel-West und der Landesgrenze zur Verfügung stellen, und wann rechnet sie mit der Fertigstellung des Projektes?

Der Bund wird sich mit rund 10,1 Mio. Euro an diesem Projekt beteiligen. Unter der Voraussetzung des Abschlusses der erforderlichen Finanzierungsvereinbarung und des Planfeststellungsverfahrens wird eine Fertigstellung im Jahr 2013 angestrebt.

16. Ist die Bundesregierung bereit, vor dem Hintergrund des europäischen Güterverkehrskorridors Rotterdam–Genua und der in wenigen Jahren anstehenden Fertigstellung des Gotthard-Basistunnels die Planungen für eine alternative Güterverkehrsstrecke zwischen dem Rhein-Ruhr-Gebiet und dem Rhein-Main-/Rhein-Neckar-Gebiet zur Vermeidung von Kapazitätsengpässen und zur Lärmentlastung des Mittelrheintals aufzunehmen?

Das BMVBS hat unmittelbar nach Abschluss der Bedarfsplanüberprüfung mit ersten Arbeiten für einen neuen Bundesverkehrswegeplan begonnen. In diesem Zusammenhang werden auch verkehrliche Konzepte für die Relation Rhein-Ruhr–Rhein-Main/Rhein-Neckar zu untersuchen sein.

17. Welche Mittel wird die Bundesregierung 2010, 2011 und 2012 für einen effektiven Lärmschutz am Güterverkehrskorridor Rotterdam–Genua insgesamt bereitstellen?

Wie hoch ist der Anteil für Investitionen in rollendes Material, und welchen Anteil nehmen Investitionen in lärmmindernde Maßnahmen an der Strecke?

Das BMVBS hat das Pilot- und Innovationsprogramm „Leiser Güterverkehr“ initiiert. Dies beinhaltet das Innovationsprogramm Verbundstoff-Bremssohlen, die Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems und das Pilotprojekt

„Leiser Rhein“. Für das Gesamtprojekt stehen 40 Mio. Euro im Kapitel 12 22 Titel 891 05 – Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes – zur Verfügung. Die Laufzeit ist angelegt auf einen Zeitraum von 2009 bis 2012.

Im Rahmen des Konjunkturpakets II der Bundesregierung werden bundesweit innovative Maßnahmen zum Lärm- und Erschütterungsschutz am Fahrweg der Eisenbahnen erprobt. Es stehen dafür bis Ende 2011 insgesamt 100 Mio. Euro zur Verfügung. Nach derzeitiger Planung kommen rund 30 Mio. Euro den Ortslagen entlang des Güterverkehrskorridors Rotterdam–Genua zugute. Auf Rheinland-Pfalz entfallen davon rund 20 Mio. Euro.

18. Welche Mittel wird die Bundesregierung 2010, 2011 und 2012 für einen effektiven Lärmschutz im Moseltal zur Verfügung stellen, und welche Maßnahmen sollen hierfür realisiert werden?

Im Moseltal sind 2010 rund 4,2 Mio. Euro in Lärmschutzmaßnahmen investiert worden. In 2011 sind derzeit rund 1,6 Mio. Euro und 2012 rund 0,3 Mio. Euro eingeplant. Zum Einsatz kommen im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms des Bundes Lärmschutzwände bzw. Lärmschutzfenster an den Ortsdurchfahrten Koblenz-Moselweiß, Koblenz-Güls, Kobern-Gondorf, Löf, Hatzenport, Moselkern, Klotten, Neef, Bullay, Bengel, Trier-Ehrang, Trier-Pfalzel und Trier.

19. Welche Eisenbahnbrücken kommen nach Meinung und Kenntnis der Bundesregierung in Rheinland-Pfalz in Betracht, lärmschutzsaniert zu werden, und wann beabsichtigt die Bundesregierung welche Brückenbaumaßnahme zu realisieren?

Die Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen der Lärmsanierung an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes berücksichtigt grundsätzlich auch Brückenbauwerke. Wie die DB ProjektBau GmbH auf Nachfrage mitteilte, sind derzeit keine Lärmsanierungsmaßnahmen an Brückenbauwerken in Rheinland-Pfalz geplant. Im Rahmen des Konjunkturpakets II wurden in 2009 innovative Maßnahmen zur Brückenentdröhnung an der Eisenbahnüberführung zwischen Ober- und Niederlahnstein umgesetzt.

20. Welche Mittel stellt die Bundesregierung für den Bau der S-Bahn-Strecke zwischen Ludwigshafen und Mainz zur Verfügung, und wird dieses Projekt bis 2014 realisiert werden?

Die S-Bahn-Strecke Ludwigshafen–Mainz ist Bestandteil des Vorhabens Nahschnellverkehr Rhein-Neckar zweite Baustufe in Rheinland-Pfalz. Die Inbetriebnahme ist für Dezember 2014 vorgesehen.

Außer der S-Bahn-Strecke Ludwigshafen–Mainz sind in dem Gesamtvorhaben noch weitere Abschnitte im S-Bahn-Netz enthalten. Das Gesamtvorhaben ist im GVFG-Bundesprogramm 2010 bis 2014 vorgesehen. Detaillierte Planungen liegen dem Bund noch nicht vor.

Elektrifizierung

21. Beabsichtigt die Bundesregierung eine Elektrifizierung und den Ausbau der Strecken Neustadt–Landau–Wörth–Karlsruhe und Bingen–Hochspeyer im Zuge der Überlegungen der Deutschen Bahn AG für ein Wachstumsprogramm zur mittelfristigen Entlastung der Hauptabfuhrstrecken des Schienengüterverkehrs?

Die DB Netz AG stellte dem Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 11. Februar 2009 das unternehmensinterne „Wachstumsprogramm" für die kurz- und mittelfristige Entwicklung von zwei Haupteisenbahnkorridoren (Ost-/Westkorridor) vor. Das BMVBS hat das Wachstumsprogramm parallel zur Bedarfsplanüberprüfung mit Zeithorizont 2025 einer gesamtwirtschaftlichen Bewertung unterzogen. Ergebnisse werden in Kürze vorliegen.

22. Welche Strecken kommen nach Auffassung der Bundesregierung in Rheinland-Pfalz zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit für eine Elektrifizierung weiter in Betracht?

Die Bedarfsplanüberprüfung Schiene hat den verkehrlichen Bedarf bezogen auf den Prognosehorizont 2025 festgestellt. Ein darüber hinausgehender Bedarf für die Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken im Land Rheinland-Pfalz konnte dabei nicht festgestellt werden. Auf die Antwort zu Frage 16 wird verwiesen.

Bundesautobahnen und Bundesstraßen

23. Wann rechnet die Bundesregierung mit der Freigabe der erforderlichen Mittel für folgende, bereits jetzt bzw. in Kürze baureife Maßnahmen, und wann rechnet die Bundesregierung mit ihrer Fertigstellung:

a) B 10, Wallmersbach–Hinterweidenthal, zweiter Bauabschnitt,

b) B 10, Landau–Godramstein,

c) B 51, Ortsumgehung Konz–Könen,

d) B 38, Ortsumgehung Impflingen,

e) B 271, Ortsumgehung Kirchheim,

f) B 327, Ortsumgehung Kastellaun,

g) B 327, Ortsumgehung Gödenroth,

h) B 427, Ortsumgehung Bad Bergzabern?

Hinsichtlich der Freigabe der erforderlichen Mittel und Finanzierung der Maßnahmen wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen. Diese gilt gleichermaßen für das Projekt B 10, Landau–Godramstein, sobald hierfür Baurecht vorliegt.

Zur B 51, Ortsumgehung Konz-Könen und B 327, Ortsumgehung Kastellaun wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen. Mit der Fertigstellung der beiden Ortsumgehungen wird spätestens im Jahr 2016 gerechnet.

24. Mit welcher Dringlichkeit stuft die Bundesregierung die Ortsumgehung B 420, Wörrstadt-Sulzheim ein?

Welchen weiteren Zeitplan sieht die Bundesregierung hinsichtlich der Ortsumgehung B 420, Wörrstadt-Sulzheim vor?

Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004 ist die Maßnahme im „Weiteren Bedarf" eingestuft. Aufgrund der nachrangigen Einstufung finden derzeit keine Planungen statt.

25. Welche Mittel wird die Bundesregierung zur Ortsumgehung Lampertheim-Rosengarten wann zur Verfügung stellen, und wie ist der Sachstand der zeitlichen Planung?

Für die Ortsumgehung Lampertheim–Rosengarten wird derzeit das Baurechtsverfahren durchgeführt. Die Haushaltseinstellung der Maßnahme kann, nach Vorliegen eines bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses, in Abhängigkeit der dann für das Land Hessen zur Verfügung stehenden Bundesfernstraßenmittel eingeplant werden.

26. Ist die Bundesregierung bereit, die für den Neubau/die Erneuerung folgender Brückenbauwerke erforderlichen Finanzierungsmittel unmittelbar bereitzustellen, sobald die baurechtlichen Voraussetzungen gegeben sind:

    a) A 61, Pfädchensgraben- und Tiefenbachtalbrücke,

    b) A 643, Schiersteiner Brücke,

    c) B 10, Zweite Rheinbrücke Wörth,

    d) B 52, Ehranger Brücke?

Die genannten Brückenbauwerke befinden sich allesamt im Zuge wichtiger Verkehrsachsen in Rheinland-Pfalz. Daher hat die Finanzierung des Neubaus bzw. der Erneuerung der Bauwerke nach Vorliegen der baurechtlichen Voraussetzungen eine sehr hohe Priorität.

27. Beabsichtigt die Bundesregierung verstärkt in Lärmschutzmaßnahmen an Autobahnbrücken in Rheinland-Pfalz zu investieren, um die Ausbreitung des Verkehrslärms und die Betroffenheit der anliegenden Gemeinden zu reduzieren?

Die Anspruchsgrundlagen für Lärmschutz an Bundesfernstraßen sind gesetzlich und haushaltsrechtlich geregelt. Diese Regelungen sind bundesweit in gleicher Weise anzuwenden. Unter Würdigung der Gesichtspunkte der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit sowie der Gleichbehandlung in allen Landesteilen besteht keine Möglichkeit für über die gesetzlichen und haushaltsrechtlichen Regelungen hinausgehende Schutzmaßnahmen.

28. Mit welcher Dringlichkeit ordnet die Bundesregierung die zweite Rheinbrücke bei Wörth ein?

Das Vorhaben ist im Bedarfsplan in den Vordringlichen Bedarf mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag eingestuft. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 26 verwiesen.

29. Zu welchem Ergebnis haben die von der Bundesregierung in Auftrag gegebenen geologischen Untersuchungen zur Neutrassierung der B 9 und B 420 hinsichtlich der Ortsumgehung Nierstein geführt?

    Welchen weiteren Zeitplan sieht die Bundesregierung hinsichtlich der Ortsumgehung B 9/B 420, Nierstein vor?

Nach den Artikeln 90 und 85 des Grundgesetzes planen, bauen, unterhalten und verwalten die Länder im Rahmen der Auftragsverwaltung des Bundes die Bundesfernstraßen. Zu diesen Aufgaben gehören auch die vorbereitenden Planungen sowie die Durchführung der gesetzlich vorgeschriebenen planungsrechtlichen Verfahren.

Die zuständige Oberste Straßenbaubehörde des Landes Rheinland-Pfalz hat die in Abstimmung mit dem BMVBS auf den Weg gebrachten Untersuchungen insbesondere geotechnischer Art abgeschlossen.

Die abschließenden Ergebnisse sollen in Kürze dem BMVBS übersandt werden. Nach Prüfung durch den Bund werden dann die nächsten Planungsschritte mit dem Land abgestimmt werden.

30. Mit welcher Dringlichkeit betreibt die Bundesregierung die Realisierung der Nord- und Westumfahrung der Stadt Trier, und wann rechnet sie mit einer Höherstufung im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen?

Die den Raum Trier betreffenden Projekte A 64, Nordumfahrung Trier sowie B 51, Konz–Anschlussstelle (AS) A 64 (Moselaufstieg) sind lediglich im Weiteren Bedarf des Bedarfsplans enthalten. Somit besteht kein Planungsauftrag für die Projekte. Die rheinland-pfälzische Straßenbauverwaltung hat jedoch mit finanzieller Beteiligung des Bundes eine Verkehrswirtschaftliche Untersuchung im Korridor Mosel–Saar–Eifel durchgeführt, deren Ergebnisse der Aktualisierung der langfristigen Prognose der Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen im Untersuchungsraum dienen.

Aussagen zur inhaltlichen Gestaltung des neuen Bundesverkehrswegeplans werden nach der Festlegung der neuen Grundkonzeption möglich sein. Informationen zu einzelnen erwogenen Investitionsvorhaben werden erst mit dem Entwurf des Bundesverkehrswegeplans vorliegen.

31. In welchem Umfang wird die Bundesregierung der verbindlichen Zusage des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, nachkommen und die Sanierung der Hochstraße Nord in Ludwigshafen unterstützen?

Auf der Grundlage der vom Land Rheinland-Pfalz vorgelegten und im Auftrag der Stadt Ludwigshafen erstellten „Untersuchung zur Instandsetzung/Erneuerung der Hochstraße Nord in Ludwigshafen einschließlich Wirtschaftlichkeitsbetrachtung“ wird – entsprechend der Zusage durch Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer – derzeit eine finanzielle Beteiligung des Bundes an dem Projekt geprüft.

32. Wie begründet die Bundesregierung die Zusage des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer zur Finanzierung der B 39, Neustadt (neu), obwohl die Maßnahme im Weiteren Bedarf steht?

Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen beinhaltet ausschließlich Neubau- und Erweiterungsmaßnahmen im Bundesfernstraßennetz in der Baulast des Bundes. Das genannte Projekt ist nicht im Bedarfsplan enthalten, da es sich im Fall der B 39 in Neustadt/Weinstraße um den Ausbau der bestehenden Ortsdurchfahrt handelt. Grundsätzlich sind aber auch Finanzierungsentscheidungen zu derartigen Projekten nach transparenten und nachvollziehbaren Kriterien zu treffen. Dies ist im Fall der B 39 in Neustadt/Weinstraße geschehen.

33. Welche weiteren Finanzierungszusagen hat der Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer für rheinland-pfälzische Baumaßnahmen im Weiteren Bedarf gegeben?

Keine.

34. Welche Planungsstände haben folgende Neu- und Ausbaumaßnahmen des Vordringlichen Bedarfs, wann rechnet die Bundesregierung mit den jeweiligen Planfeststellungsbeschlüssen, und wann wird die Bundesregierung dem Deutschen Bundestag vorschlagen, die für die Realisierung der jeweiligen Projekte erforderlichen Finanzierungsmittel zur Verfügung zu stellen?

Die Planung der Bundesfernstraßen obliegt den Ländern und somit dem Land Rheinland-Pfalz im Rahmen der Auftragsverwaltung des Bundes in eigener Zuständigkeit. Der Planungsfortschritt der Projekte bis hin zu den jeweiligen Planfeststellungsbeschlüssen ist insbesondere abhängig von den für die Planung vom Land zur Verfügung gestellten finanziellen und personellen Ressourcen.

Die Planungs- und Verfahrenszeiträume werden auch wesentlich durch die vorgebrachten Einwendungen, Forderungen und Anregungen bestimmt. Daher ist dem Bund im Einzelfall keine belastbare Aussage über den Zeitpunkt des Abschlusses der Planfeststellungsverfahren möglich.

Die Frage der Finanzierung der einzelnen Projekte stellt sich erst, wenn das Land hierfür das Baurecht geschaffen hat.

Die Planungsstände der genannten Maßnahmen stellen sich wie folgt dar:

a) A 1, Lückenschluss zwischen Blankenheim und Kelberg:

- Kelberg–Adenau: Nach Überarbeitung der landespflegerischen Untersuchungen soll in 2011 die Planfeststellung mit der Offenlage wieder aufgenommen werden.
- Lommersdorf–Adenau: Für diesen Teilabschnitt, der sich sowohl in Nordrhein-Westfalen als auch in Rheinland-Pfalz befindet, ist in 2010 ein Staatsvertrag abgeschlossen worden, der die Zuständigkeit für die Durchführung des weiteren Verfahrens auf Nordrhein-Westfalen überträgt. Auch hier erfolgt die Überarbeitung der Planunterlagen.
- Blankenheim–Lommersdorf: Die Überarbeitung der landespflegerischen Untersuchungen ist abgeschlossen.

b) A 60, sechsspuriger Ausbau zwischen Autobahndreieck (AD) Mainz und Autobahnkreuz (AK) Mainz-Süd:

- AD Mainz–AS Finthen: Erstellung der RE-Vorentwurfsunterlagen.
- AS Finthen–AK Mainz-Süd: Vorbereitung der Planfeststellung.

c) A 61, sechsspuriger Ausbau zwischen Anschlussstelle Rheinböllen und Tank-und Rastanlage Hunsrück:

Die Detailplanung wird hinsichtlich zusätzlich geforderter Regenrückhaltebecken überarbeitet und die Erstellung der Planfeststellungsunterlagen vorbereitet.

d) A 61, sechsspuriger Ausbau zwischen AK Frankenthal und Rheinbrücke Speyer:

- AK Frankenthal bis AK Mutterstadt: Das Planfeststellungsverfahren wird vorbereitet.
- AK Mutterstadt bis zur Landesgrenze (Rhein): Der Erörterungstermin im Zuge des Planfeststellungsverfahrens fand am 17. Juni 2009 statt. Der Planfeststellungsbeschluss wird erarbeitet.

e) A 643, sechsspuriger Ausbau AD Mainz bis AK Wiesbaden-Schierstein:

- AD Mainz–AS Mombach: Erstellung der RE-Vorentwurfsunterlagen.
- AS Mombach–AK Schierstein: Das Planfeststellungsverfahren wurde eingeleitet.

f) B 10, Bau einer zweiten Rheinbrücke zwischen Wörth und Karlsruhe:

Die Detailplanungen von Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg haben am 9. September 2010 den Gesehenvermerk des BMVBS erhalten. Derzeit werden die Planfeststellungsunterlagen erstellt.

g) B 10, vierspuriger Ausbau zwischen Annweiler und Landau:

Der Abschnitt zwischen Annweiler-Ost und Landau ist im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht eingestuft und gliedert sich in drei Teilabschnitte:

- Annweiler-Ost–Klemmentalbrücke: Erstellung der RE-Vorentwurfsunterlagen (RE = Richtlinien für die Gestaltung von einheitlichen Entwurfsunterlagen).
- Klemmentalbrücke–Godramstein: RE-Vorentwurfsunterlagen liegen dem BMVBS zur Erteilung des Gesehenvermerks vor.
- Godramstein–Landau (A 65): Der Planfeststellungsbeschluss wurde am 22. September 2010 erlassen.

h) B 41, Umgehungen Hochstetten–Dhaun und Martinstein:

- Ortsumgehung Hochstetten–Daun: Planfeststellungsverfahren wird durchgeführt.
- Ortsumgehung Martinstein: Variantenuntersuchung.

i) B 41, Umgehungen Oberbrombach–Niederbrombach–Rötsweiler:

Vorbereitung der Raumordnungsunterlagen.

j) B 48, Umgehung Klingenmünster:

Erstellung der Planfeststellungsunterlagen.

k) B 48, Umgehung Imsweiler:

Erstellung der RE-Vorentwurfsunterlagen.

l) B 54, Umgehungen Flacht–Niederneisen, Diez und Limburg-Süd:

- B 54, Ortsumgehung Flacht–Niederneisen: Variantenuntersuchung.
- B 54, Freiendiez (Ortsumgehung Limburg)–Landesgrenze Rheinland-Pfalz/Hessen (L 319): Variantenuntersuchung.
- B 54n, Landesgrenze Rheinland-Pfalz/Hessen (L 319)–B 54: Variantenuntersuchung.
- B 417, Verlegung in Diez: Erstellung der RE-Vorentwurfsunterlagen.

m) B 62, Umgehung Mudersbach:

Variantenuntersuchung.

n) B 255, Umgehung Rothenbach–Langenhahn:

Erstellung der RE-Vorentwurfsunterlagen.

o) B 256, Umgehung Straßenhaus:

Erstellung der RE-Vorentwurfsunterlagen.

p) B 270, Umgehung Olsbrücken:

Erstellung der Planfeststellungsunterlagen.

q) B 271, Neubau zwischen Bad Dürkheim und Grünstadt:

Der rund 10 km lange Streckenzug ist in drei Planungsabschnitte unterteilt:

- Ortsumgehungen Kallstadt–Ungstein: Erstellung der RE-Vorentwurfsunterlagen.
- Ortsumgehung Herxheim: Erstellung der RE-Vorentwurfsunterlagen.
- Ortsumgehung Kirchheim: Baurecht besteht seit dem 1. März 2010.

Wasserstraßen

35. Welche Finanzierungsmittel hat die Bundesregierung für den Bau der noch fehlenden zweiten Moselschleuse Trier im derzeitigen und in den kommenden Haushalten im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung vorgesehen (bitte jahresbezogene Angaben zum Umfang und zum Zeitpunkt der Mittelbereitstellung)?

36. Welche Finanzierungsmittel hat die Bundesregierung für den Bau der noch fehlenden zweiten Moselschleuse Lehmen im derzeitigen und in den kommenden Haushalten im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung vorgesehen (bitte jahresbezogene Angaben zum Umfang und zum Zeitpunkt der Mittelbereitstellung)?

37. Welche Finanzierungsmittel hat die Bundesregierung für den Bau der noch fehlenden zweiten Moselschleuse Wintrich im derzeitigen und in den kommenden Haushalten im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung vorgesehen (bitte jahresbezogene Angaben zum Umfang und zum Zeitpunkt der Mittelbereitstellung)?

38. Welche Finanzierungsmittel hat die Bundesregierung für den Bau der noch fehlenden zweiten Moselschleuse an den weiteren Staustufen im derzeitigen und in den kommenden Haushalten im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung vorgesehen (bitte jahresbezogene Angaben zum Umfang und zum Zeitpunkt der Mittelbereitstellung)?

Die Fragen 35 bis 38 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Derzeit sind nur die Veranschlagungen im Bundeshaushalt 2011 bekannt; demnach sind für alle Schleusenkammern an der Mosel 12,5 Mio. Euro für 2011 vorgesehen.

39. Wann erwartet die Bundesregierung die Fertigstellung der zweiten Moselschleuse in Trier?

40. Wann erwartet die Bundesregierung die Fertigstellung der zweiten Moselschleuse in Lehmen?

41. Wann erwartet die Bundesregierung die Fertigstellung der zweiten Moselschleuse in Wintrich?

42. Wann erwartet die Bundesregierung die Fertigstellung der weiteren fünf noch fehlenden Moselschleusen (bitte je Moselschleuse jahresbezogene Angaben)?

Die Fragen 39 bis 42 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei Verfügbarkeit der erforderlichen Haushaltsmittel und Personalressourcen ist eine Realisierung des Gesamtprojekts bis 2036 möglich.

43. Geht die Bundesregierung davon aus, dass es aufgrund der Sparbeschlüsse der Bundesregierung zu einer Verzögerung in dem ursprünglichen Zeitplan zur Realisierung der Moselschleusen kommen wird?

Nach derzeitiger Planung können Verzögerungen nicht ausgeschlossen werden.

44. Ist die Bundesregierung bereit, vor dem Hintergrund der bereits jetzt gegebenen Überlastung der Mosel als Schifffahrtsstraße und der Bedeutung dieser Schifffahrtstraße für die industrielle und gewerbliche Entwicklung der europäischen Großregion Saar-Lur-Lux speziell auch nach der Einstellung des Kohlebergbaus im Saarland auf den Bau der zweiten Moselschleusen gegenüber reinen Erhaltungsmaßnahmen eine höhere Priorität zu setzen?

45. Ist die Bundesregierung bereit, Mittel für einen beschleunigten Moselausbau zur Verfügung zu stellen, nachdem sich die beteiligten Länder Saarland, Rheinland-Pfalz und der Staat Luxemburg bereit erklärt haben, erforderliche Planungskapazitäten finanziell zu unterstützen?

Die Fragen 44 bis 45 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hierzu sind noch keine Entscheidungen getroffen.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333